



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

10/1990
Oktober

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,—



Verlag und Redaktion

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (08141) 5048/49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion:

Klaus Bochmann
Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Peter Wieland

Lektorat:

Manfred Grauer

Anzeigen:

Elke Albrecht

Werbeberatung:

Siegfried Säurle

Layout und Graphik:

Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Redaktionsbeirat:

Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Güldenpfennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:

G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
O. Constant, M. Delle, E. Ganzerla,
K. Heidebreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel,
F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann,
J.-P. Laurent, H. Lohstädter, A. Muratori,
H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber,
P. Schiebel

Modellaufnahmen:

K. Heidebreder, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. SchiebelTextverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG
Breslauer Straße 5, 8057 Eching
Telefon 089/319006-0, Telex 5-226561990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 PortoKomplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,-
(Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:

9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,- Portoanteil)Postgironkonto München Nr. 57199-802, BLZ 70010080
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370
Dresdner Bank Nr. 695918000, BLZ 70080000

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt: Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress

(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



Vorsehung? 1948 propagierte die Lok 58 1990, was zwar damals nicht gelang, gut vier Jahrzehnte später aber doch noch Wirklichkeit werden sollte.
Foto: K.-E. Maedel

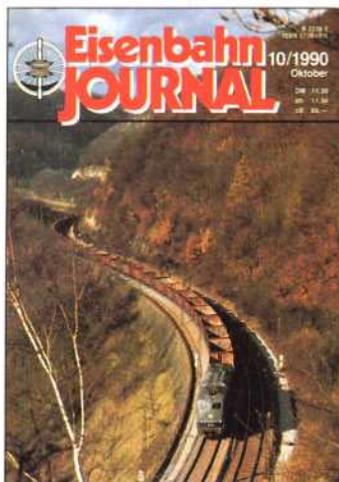
Editorial

Halle im Spätsommer 1948. Verträumt wartet die Lok 58 1990 auf ihren nächsten Einsatz. Weniger beschaulich und ruhig als auf diesem Bahnhof ging es in der politischen Landschaft jener Zeit zu. Die Währungsreform in den westlichen Besatzungszonen Monate zuvor hatte wirtschaftlich das Fundament für die nahende Trennung Deutschlands gelegt. Mit dem vielerorts zu lesenden Spruch "Sichert die Einheit Deutschlands" versuchte die SED gegen die Spaltungsabsichten anzugehen, um ihren roten Faden, der in den Westzonen schon zu zerreißen begann, weiterspinnen zu können. Für vierzig Jahre leichte Bergaufahrt reichte der Dampf; seit vergangenem Winter ist die Einheits-Partei

kalt abgestellt. Ihr einst kämpferisches und anschließend schnell verdrängtes Motto – "Alles für das Volk, alles mit dem Volk, alles durch das Volk!" – wurde ohne sie verwirklicht. Die letzte Nachricht vor Redaktionsschluss hieß: DDR-Beitritt zur Bundesrepublik zum 3. Oktober 1990. Erleichterung für die Regierungsparteien hüben wie drüben, Skepsis bei der Opposition. Teils begründet, wenn man betrachtet, wie schwer sich die DDR-Wirtschaft tut. Die Bahn ist da nicht ausgeschlossen – auch hier Zögern auf bundesdeutscher Seite kontra Hoffnung bei den Reichsbahnern, die ihrem Emblem entsprechend die Angelegenheit gern beflügelt sähen. Die staatliche Einheit könnte zu Schwung verhelfen. Denn nicht Politik, sondern Industrie, Handel und Verkehr bringen unser Volk wieder zusammen.

-pw-

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Vor 140 Jahren wurde die Strecke Geislingen – Ulm in Betrieb genommen. Der betrieblich schwierigste Abschnitt – damals wie heute – ist der Albaufstieg von Geislingen nach Amstetten mit einer Steigung von 22 ‰. Deshalb ist die Beförderung schwerer Güterzüge von Stuttgart nach Ulm (= München) eine Domäne der sechsachsigen Elektrolokomotiven der Baureihe E 50, denen der Beitrag ab Seite 6 gewidmet ist. Das Foto vom 09.11.1989 zeigt die 150 188 auf Bergfahrt Richtung Ulm. Foto: Th. Küstner

Die unverwüstliche E 50	6
Die neue E 50 in H0	12
150 Jahre München – Augsburg Jubiläum einer "Rennstrecke"	14
Glückwunsch zum 75. Der Leipziger Hauptbahnhof hat Geburtstag	16
Die Mittelwagen des IC-Expreß	20
Seit 100 Jahren auf den Monte Generoso	28
Die 6. Variante Neue Eisenbahnbrücke über den Rhein	34
Preußen-Report Die Gattung S 7	36
Umbruch oder Abbruch? Dem Bw Mü-Freimann droht Stilllegung	42
Fahrrad-Boom	45
Deutscher Staatsbahnwagen- Verband (Teil 6)	46
Typenblatt: sächs. IV T	51
Typenblatt: sächs. VIII V2	53
Bahn-Notizen	56



D. Kempf

Aufstrebend

In luftige Höhen geklettert ist die Zahnradbahn am schweizerisch-italienischen Monte Generoso seit ihrer Eröffnung vor 100 Jahren, 1890. Wirtschaftlich bergauf ging es jedoch erst Mitte unseres Jahrhunderts. Von der vielversprechenden Idee über die Konkursmasse bis hin zur beliebten Ausflugsbahn hat die Jubilarin bewegte Zeiten hinter sich – hier näher beleuchtet ab Seite 28.



B. Studer

Richtungsweisend

So wünschen wir uns Bahnfahrten: Freundliche Farben, viel Platz für Füße und Gepäck, saubere Wagen natürlich und eine zeitgemäße Gastronomie. Wenn dann auch noch Fahrzeiten und Preise stimmen, wäre die Bahn mehr als nur eine Alternative.

Auf jeden Fall den Komfort verspricht der 1991 startende ICE. Die ersten Mittelwagen werden derzeit von der Industrie ausgeliefert (offizielle Präsentation war am 11. September 1990). Wir stellen Ihnen schon jetzt ausführlich die Einrichtung der vier Bauausführungen vor – ab Seite 20.

Bücherecke	58
Fachhändler-Adressenseiten	60
Neuer Kranwagen von Trix	62
8 Ein Ende ist nicht abzusehen	66
Der Bahnhof Monheim im Modell (Teil 5)	72
Der Probetrieb verlief "la" Roco-Gleisbauwettbewerb	76
Stationsgebäude-Variationen aus einem Pola-Modell	78
Wurzeln übertage	82
Tips & Tricks	
Holzmastleuchten anno Tobak	85
Gleise Marke Eigenbau	86
Vielfalt auf Straße und Schienen	88
Messe-Splitter	
Leipziger Herbstmesse 1990	89
Schaufenster der Neuheiten	90
AUTO-BAHN	94
Mini-Markt	98
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102

Abendfüllend

Wie viele Abende, Wochenenden oder auch Urlaubstage Andreas Göpfert schon dem Bau seiner beinahe 4 x 5 m großen Anlage gewidmet hat, weiß er wohl selbst nicht genau zu sagen. Um so eindeutiger kann er wieder einmal ein Zwischenergebnis dokumentieren – ab Seite 66.

Übrigens: Die Auswertung des 2. Internationalen Modellbauwettbewerbs des Eisenbahn-Journals wird in der Ausgabe 12/1990 veröffentlicht!

A. Göpfert







Bild 2: Die ersten 25 Lokomotiven der Baureihe 150 wurden noch mit Tatzlagerantrieben geliefert. Die Aufnahme der 150 024 entstand am 11.07.1979 bei Dollnstein. **Foto: W. Matussek, Archiv Ritz**

◀ **Bild 1:** Mit einem aus sechsachsigen Flachwagen gebildeten Ganzzug, der mit schweren Walzprofilen beladen ist, fährt die 150 144 am 16.01.1988 bei Übersee in Richtung Salzburg. **Foto: A. Ritz**

Die unverwüstliche E 50

Als im Rahmen einer großen Pressekonferenz am 17. Oktober 1984 im Bundesbahn-Zentralamt München die Serienreife der neuen Drehstromlokomotive der Baureihe 120 erklärt wurde, schien sich das Ende der sechsachsigen Güterzuglokomotiven schon recht deutlich abzuzeichnen. In einer 13jährigen Entwicklungs- und Erprobungsphase war die neue Systemtechnik zukunftsorientierter Lokomotivantriebe gereift. Mit der Bestellung von fünf Prototypen der Baureihe 120 wurden im Jahre 1977 die Voraussetzungen für eine intensive Betriebserprobung geschaffen, die dann mit der Abliefe-

rung der 120 001 im Mai 1979 begann. Zu einem Höhepunkt im Rahmen der vielen Testfahrten war schließlich jener 17. Oktober 1984 geworden, als die Lok 120 001 mit einem Sonderzug von München nach Nürnberg eine Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h erreichte und damit einen neuen Weltrekord für Drehstromlokomotiven mit Asynchronmotoren aufstellte. Endlich schien das langersehnte Ziel, die Schaffung einer Universallokomotive, erreicht zu sein. Unterstrichen wurde dieser Anspruch, als tags darauf die 120 005 auf der Frankenwalddrampe zum Zugkraft-Wettbewerb mit der 151 144 antrat

Bild 3: Auch bei der 150 001 übernimmt die Kraftübertragung von den sechs Fahrmotoren zu den Achsen ein Tatzlagerantrieb (aufgenommen am 14.07.1988 bei Nannhofen). **Foto A. Ritz**





Bild 4: Container und Lkw-Wechselbehälter befördert dieser Güterzug, der, bespannt mit einer Lokomotive der Baureihe 150, am 28.07.1988 bei Möhren das Tal des Möhrenbaches überquert (Strecke Donauwörth – Treuchtlingen). **Foto: A. Ritz**



◀ **Bild 5:** Nur vier gedeckte Güterwagen hat die 150 191 am 30.10.1984 bei Süßen (Strecke Ulm – Stuttgart) am Haken. **Foto: A. Ritz**

und diesen auch mit einigen Tricks gewann. Abgesandte der Wirtschaft und einige wenig sachkundige Politiker als Vertreter des Volkes waren nun voll des Lobes und wagten kühne Prognosen. Schon war die Rede davon, daß man im Jahre 2000 nur noch solche Universallokomotiven wie die neue 120 einsetzen wolle, tagsüber im hochwertigen Reisezugdienst und nachts vor schnellen Güterzügen. Dagegen kam eine E 50 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und mit einer Nennleistung von 4 500 kW natürlich nicht mehr an. Mit der Indienstellung neuer Drehstromlokomotiven sollten deshalb die Maschinen der Baureihe 150 nacheinander ausgemustert werden.



Bild 6: Immer wieder sind Lokomotiven der Baureihe 150 auch vor Nahverkehrs- und Eilzügen zu beobachten. Die 150 160 wurde am 30.10.1984 mit dem Nahverkehrszug 5253 von Plochingen nach Geislingen bei Geislingen West abgelichtet. **Foto: A. Ritz**

Eine Umlackierung in "Neurot" war für diese Fahrzeuge nicht mehr vorgesehen. Doch wieder einmal kam alles ganz anders als geplant. Es blieb bis jetzt bei der ersten Bestellung und Lieferung von 60 Lokomotiven der Baureihe 120.1 und bei den immer noch gelegentlich auftretenden Problemen. Es blieb aber auch bei einem nahezu unveränderten Einsatzbestand der Baureihe 150; nur ein einziges Fahrzeug mußte bislang nach einem größeren Schaden den Dienst quittieren. Selbst die ersten 25 Maschinen – jene mit den Tatzlagerantrieben und mit den Betriebsnummern E 50 001 bis 025, zu Beginn des Jahres 1957 in Dienst gestellt – konnten sich bis zum heutigen Tag behaupten. Diese Lokomotiven sind zwar wesentlich lauter als die Maschinen ab der Betriebsnummer E 50 026 mit dem serienmäßigen Gummiringfederantrieb, bei den Personalen aber wegen ihrer höheren Anfahrzugkraft recht beliebt. Im Laufe des Jahres 1973 erfolgte die Indienststellung der letzten Maschinen der Baureihe

150, die damit eine Gesamtstückzahl von 194 Fahrzeugen erreicht hatte, für die sich am Jahresende 1973 folgende Verteilung ergab:

Bw Bebra	36 Stück
Bw Hagen-Eckesey	41 Stück
Bw Kornwestheim	52 Stück
Bw Nürnberg Rbf	30 Stück
Bw Würzburg	35 Stück

Bereits ein Jahr später hatte das Bw Würzburg seine Maschinen nach Nürnberg abgegeben. Daran schloß sich dann aber ein langer Zeitraum an, in dem es nur noch geringe Verschiebungen der Bestände in den vier Einsatzdienststellen gab, wie der nachstehende Überblick ausweist:

Baureihe 150: Beheimatungsübersicht für den Zeitraum von 1974 bis 1989

Bestand am Jahresende	1974	1975	1983	1984	1987	1988
		bis '82		bis '86		1989
Bw Bebra	36	46	44	43	42	—
Bw Hagen-Eckesey	32	28	28	37	45	45
Bw Kornwestheim	61	62	62	62	62	62
Bw Nürnberg Rbf	65	58	60	52	44	86

Anmerkung:
Seit 1982 wird Hagen-Eckesey als Bw Hagen 1, Kornwestheim als Bw Stuttgart 1 und Nürnberg Rbf als Bw Nürnberg 2 geführt. Nach Auflösung des Bw Bebra als Einsatzdienststelle wurden im September 1988 die Lokomotiven 150 063 bis 068 und 150 070 bis 105 zum Bw Nürnberg 2 umbeheimatet.



Bild 7: Der Schubdienst auf der Geislinger Steige, früher eine Domäne der sechsachsigen Baureihen E 93 und E 94, ist inzwischen auf Lokomotiven der Baureihe 150 übergegangen. Zwei 150er warten am 08.08.1990 in Geislingen auf ihren nächsten Einsatz. **Foto: H. Obermayer**

Bild 8: Fabrikneu präsentieren sich hier 150 174 und die 150 172. **Foto: Archiv BZA München**

Inzwischen hat sich das äußere Bild der E 50, die seit 1. Januar 1968 als Reihe 150 geführt wird, zum Teil recht augenfällig verändert. Die Mehrzahl der Fahrzeuge fährt heute ohne die ursprünglich vorhandenen Dachrinnen und mit geänderten Lüftern. Mitte 1986 waren noch knapp 60 % der Lokomotiven grün lackiert, und heute fahren schon einige Maschinen in der neuen roten Farbgebung mit dem "Lätzchen". Bis zur Betriebsnummer E 50 041 waren alle Lokomotiven mit den großen Einzelleuchten mit integrierten SchluBLEuchten geliefert worden. Mit Ausnahme der E 50 004 hatten diese Fahrzeuge auch waagrecht angeordnete Lamellen in den Lüftergittern. Alle nachfolgenden Ma-

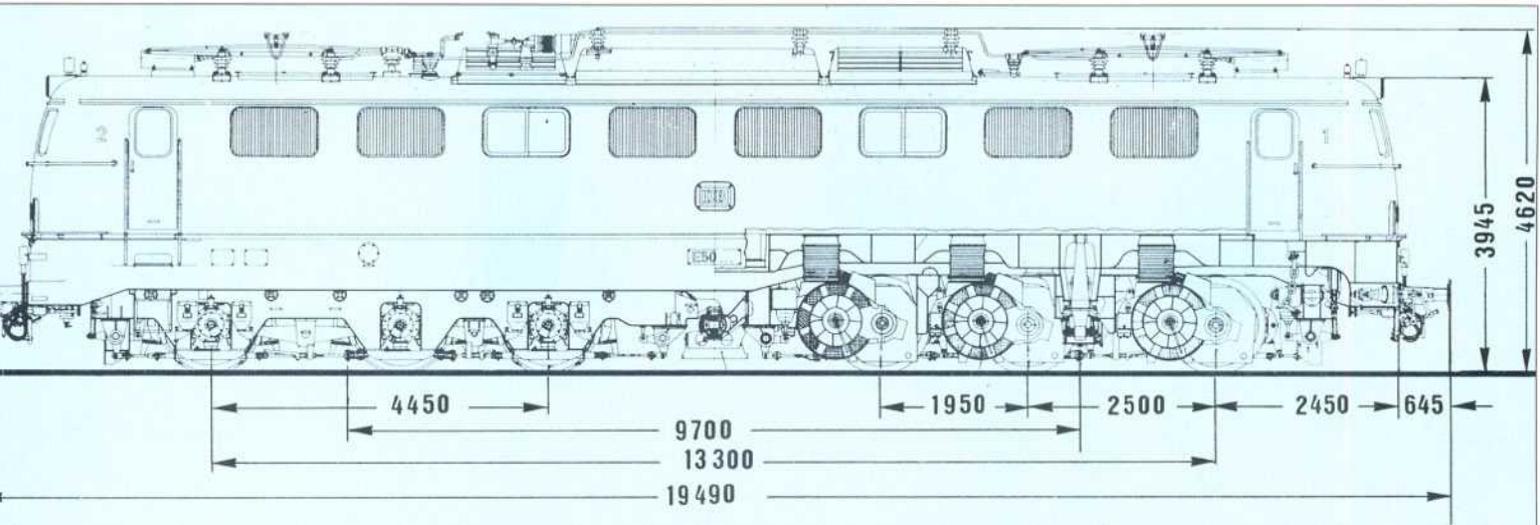




Bild 10: Nach erfolgter Ausbesserung im AW München-Freimann wurde mit der 150 050 am 28. 12. 1983 eine Probefahrt durchgeführt, die sie nach Kiefersfelden führte. Da steht sie nun abgebügelt und etwas verlassen im Bahnhof, während das Personal in einer nahegelegenen Wirtschaft Brotzeit macht. Foto: A. Ritz

schinen haben Doppelleuchten und bis zur Nummer 150 155 Lüftergitter mit senkrechten Lamellen erhalten. Direkt ab Werk waren die Lokomotiven ab der Betriebsnummer 150 128 ohne Regenrinne ausgeliefert worden. Von den Fahrzeugen früherer Lieferserien fuhren zuletzt nur noch wenige Exemplare mit Regenrinne. Dazu zählten die Maschinen 150 049 bis 051, 150 054, 150 058 bis 060, 150 085 und 150 113. Zwei dieser Lokomotiven, die 150 050 und 085, hatten übrigens nachträglich die für die ersten Bauserien charakteristischen Lüfter mit waagerechten Lamellen erhalten.

Noch immer sind die Maschinen der Baureihe 150 in allen Regionen der Bundesrepublik unterwegs, im Bereich der BD Saarbrücken allerdings recht selten. Haupteinsatzgebiet war und blieb der schwere Güterzugdienst. Häufig sind Ganzzüge mit Kesselwagen und mit Großraumwagen für Kohle mit Lokomotiven der Reihe 150 bespannt. Mit der Anzapfung der Regelwicklung des Haupttransformators wurden die Voraussetzungen für die elektrische Zugheizung und damit auch für einen Einsatz im Reisezugdienst geschaffen. Erst im vergangenen Jahr erhielten 60 Maschinen zusätzliche Hauptluftbehälterleitungen für zentrale Türschließeinrichtungen, die im Personennahverkehr erforderlich sind. Im Großraum Stuttgart sind die Nahverkehrszüge, die mit Lokomotiven der Reihe 150 bespannt sind, recht zahlreich. Mit TEEM-Zügen fahren die 150er von Basel bis nach

Maschen, mit ICG-Zügen von München nach Köln-Eifelort, mit Eilzügen von Nürnberg nach Passau und mit Ganzzügen von den Nordseehäfen bis nach Süddeutschland. Mit diesem Leistungsspektrum, vom Nahverkehrszug mit zwei Silberlingen bis zum Ganzzug mit zwanzig VTG-Kesselwagen, ist die 150er doch auch schon eine Mehrzweckmaschine.

Im Laufe ihrer langen Einsatzzeit ist auch die Baureihe 150 nicht von Unfällen verschont geblieben, die glücklicherweise meist glimpflich verliefen. Auch die am 2. März 1972 bei Ingolstadt ausgebrannte 150 006 konnte instandgesetzt werden, ebenso die im Oktober 1985 bei Hattingen in Baden frontal aufeinander geprallten 150 037 und 183. In Unfälle verwickelt waren auch die 150 079 im März 1985, die 150 097 im Oktober 1985 und die 150 133 im April 1987. Schlimmer erwischt hat es die 150 069 im Jahre 1987 bei einem schweren Schaltwerksbrand,

der zur Ausmusterung der Lok am 5. März 1987 führte. Ansonsten blieb der Bestand von 193 Lokomotiven unangetastet. Inzwischen sind auch die beiden Fahrzeuge 150 072 und 082 wieder von ihrem befristeten Gastspiel bei der SBB in der Schweiz zurückgekehrt.

Abschließend soll auch noch ein weiterer Einsatzbereich der Baureihe 150 erwähnt werden, der Schubdienst. Auf zwei Steilrampen, der Geislinger Steige und der Spessarttrampe von Laufach nach Heigenbrücken, haben die "Fünfiger" die Nachfolge der E 93 und E 94 als Schublokomotiven übernommen. Am Fuße beider Steilstrecken stehen stets je zwei Maschinen bereit, um schwere Züge nachzuschieben. Bis zum letzten Fahrplanwechsel war diese Aufgabe auf der Geislinger Steige noch Lokomotiven der Baureihe 140 zugewiesen, die bei ungünstiger Witterung damit aber nicht zurechtkamen.

HO

Bild 9: Typenzeichnung der Baureihe E 50 mit Regenrinne und Lüftergitter mit senkrechten Lamellen (Maßstab 1:100).

Bild 11: Die erste Lokomotive der Baureihe 150 in der neuen roten Farbgebung mit dem "Lätzchen" war die 150 128. Foto: Ch. Völk



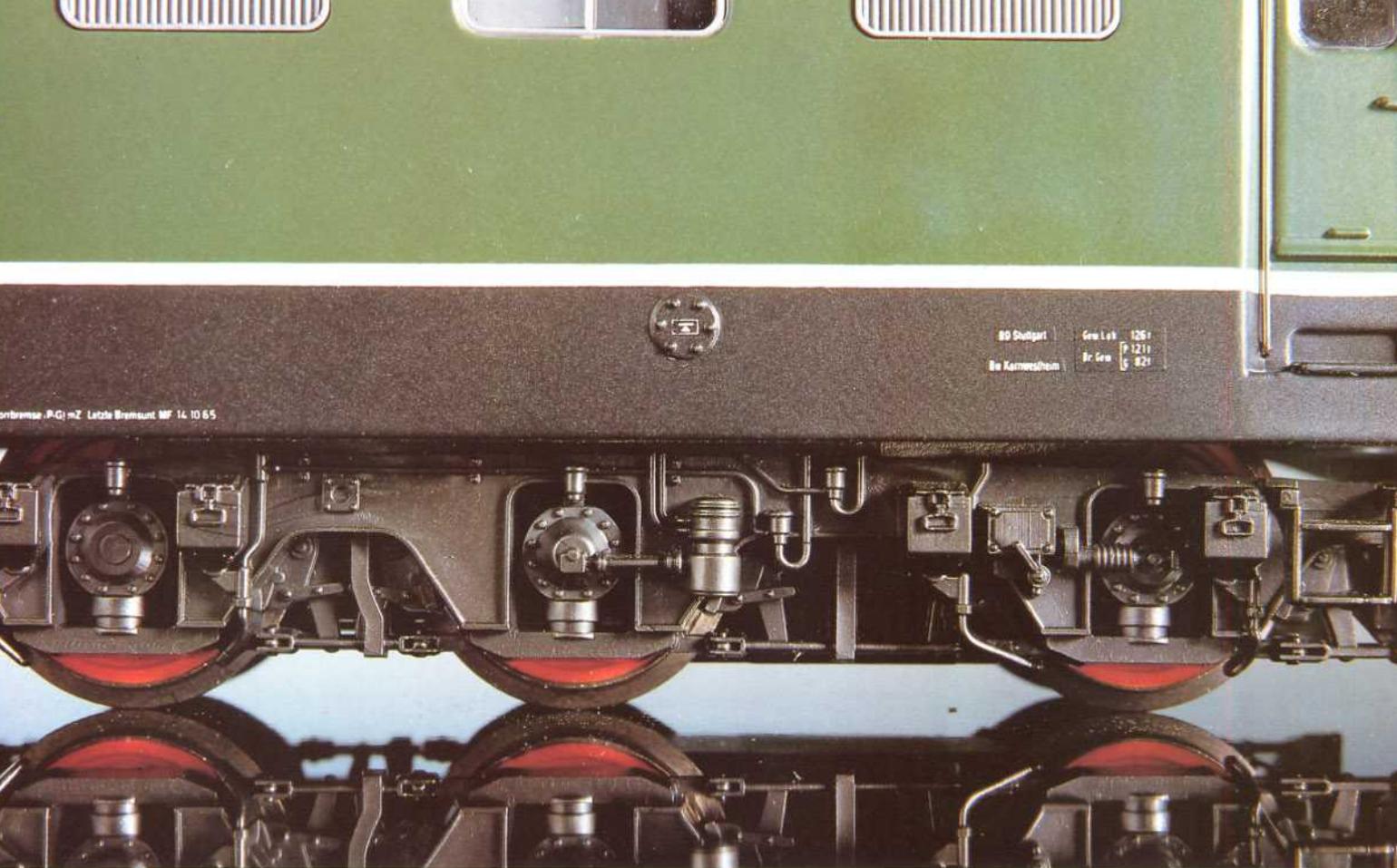


Bild 1: Eleganz bis zu den "Strümpfen" und "Schuhen": das neuaufgelegte Roco-Modell der E 50.

Die neue E 50 in der Baugröße H0

Im Sommer des Jahres 1984 bescherte uns die Firma Roco ein vielbeachtetes Modell der E 50 in der Nenngröße H0 im Maßstab von 1:87. Als Vorbild diente die 150 100 aus dem Bw Bebra. Dieses Fahrzeug (mit eingesetzten Lüfterblenden abgerundeter Ausführung mit vertikal angeordneten Lamellen) bestach durch seinen Detailreichtum und durch die damals schon exzellenten Laufeigenschaften. Das Modell war sehr erfolgreich und bereits seit einiger Zeit ausverkauft, weswegen man sich in Salzburg nun zu einer Neuauflage entschloß. Hierbei nahm man die Gelegenheit wahr, kleinere Unstimmigkeiten im Bereich der Lampen zu besei-

tigen und weitere Detailverbesserungen vorzunehmen. Zu der neugestalteten Frontpartie mit noch feinerer Ausführung der Fenster kommen eine noch perfektere Dachpartie und die neuen Stromabnehmer der Bauart DBS 54, die in ihrer filigranen Gestaltung schon bei der unlängst vorgestellten E 41 höchste Anerkennung fanden. Angetrieben werden wie bisher jeweils der äußere und der mittlere Radsatz beider Drehgestelle über Kardanwellen, Schnecken- und Stirnradgetriebe. Mit zwei Schwungmassen konnte der Antrieb so optimiert werden, daß er nun wirklich allen Ansprüchen genügt. Leise und geschmeidig gleitet das Modell über die Gleis-

anlagen und meistert ohne Schwierigkeiten alle Problemstellen im Fahrweg, zu denen vor allem nichtpolarisierte längere Herzstücke zählen. Der schwere Druckguß-Rahmen, ein mächtiger Ballastblock und Haftreifen auf den mittleren Radsätzen verleihen der Lokomotive eine enorme Zugkraft. Zu den Verbesserungen an den dreiachsigen Drehgestellen zählen die Trittstufen unter den Einstiegen. Ellokfreunde werden an der neuen E 50 ihre helle Freude haben, müssen aber ein evtl. vorhandenes Modell der ersten Auflage deswegen nicht von der Anlage verbannen. Die 150 100 aus dem Jahre 1984 kann sich immer noch sehen lassen. **H0**

Bild 2: Prädestiniert ist diese Maschine für Schiebedienste auf unseren Modellsteilrampen.



Bild 3: Das schöne Gesicht der E 50 114. Werkfoto Roco

